

KONFERENCJA



Mobilność osób o szczególnych potrzebach

26-27 październik 2023 r.
WARSZAWA

KONFERENCJA POD HONOROWYM PATRONATEM:

Rektora – Komendanta WAT
gen. bryg. prof. dr hab. inż. Przemysława Wachulaka



MARLENA MAŁAG
PATRONAT HONOROWY

Ministra Rodziny i Polityki Społecznej



Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej

ORGANIZATORZY KONFERENCJI



Na konferencję zaprasza

CENTRUM WIEDZY O DOSTĘPNOŚCI DO TRANSPORTU
I MOBILNOŚCI OSÓB O SZCZEGÓLNYCH POTRZEBACH





Wojskowa
Akademia
Techniczna

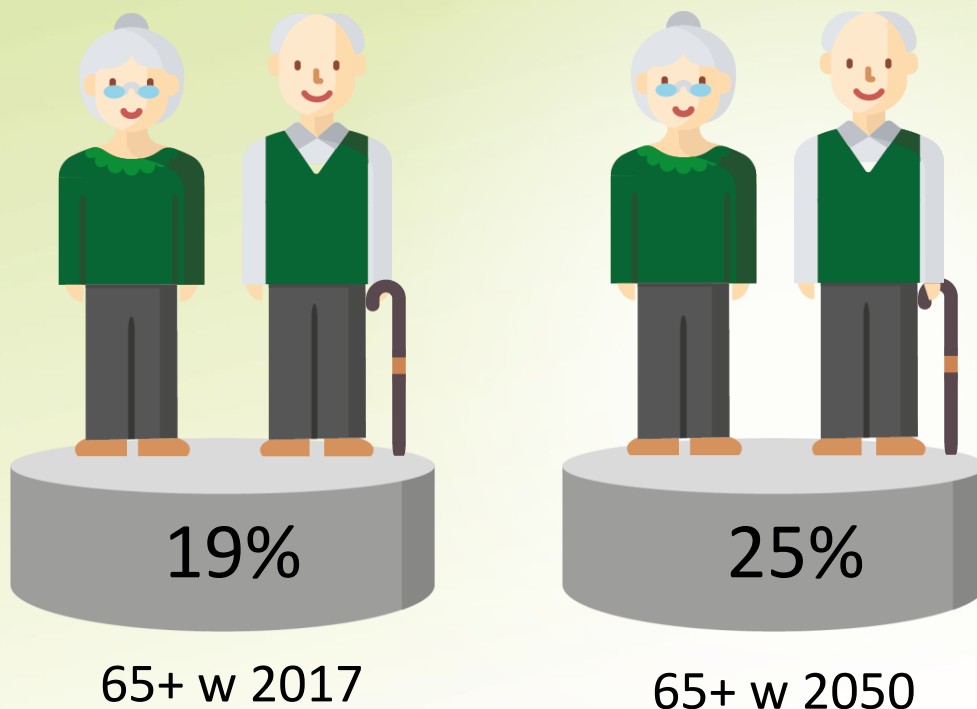
SelfTest

- ocena funkcji poznawczych kluczowych dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym

dr hab. Adam Tarnowski prof. Uniwersytetu Mikołaja Kopernika
mgr Barbara Król, F2S2 gcv, Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego



Zmieniająca się struktura wieku społeczeństwa



- spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym,
- zwiększone koszty opieki zdrowotnej,
- niezrównoważone zobowiązania emerytalne
- zmieniające się czynniki popytowe w gospodarce
- Konieczność zapewnienia bezpiecznej mobilności w jak najdłuższej perspektywie

Potrzeby a możliwości



v.



Zwiększone narażenie na obrażenia

Niższe roczne przebiegi



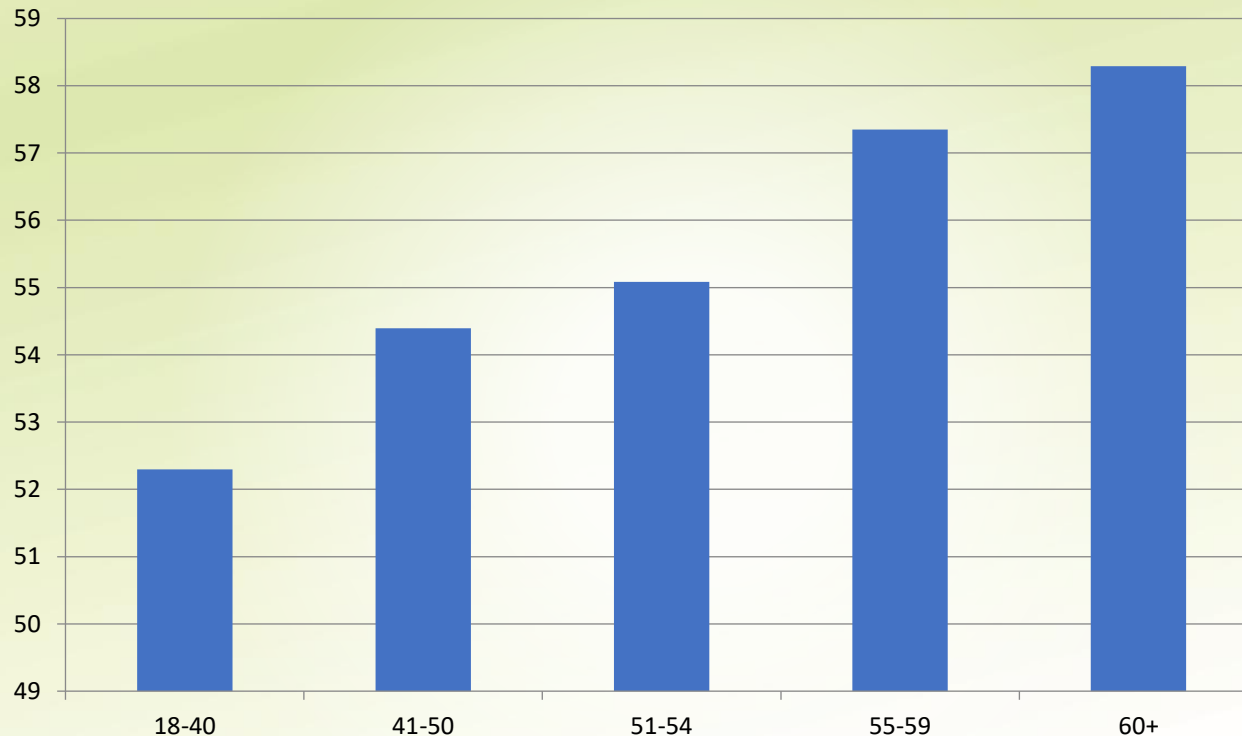
Analiza własna, dane B. Junak-Błądowska, WOMP Radom

Wydłużenie jest większe u kobiet, i w sytuacjach złożonych (Fozard i wsp 1994)



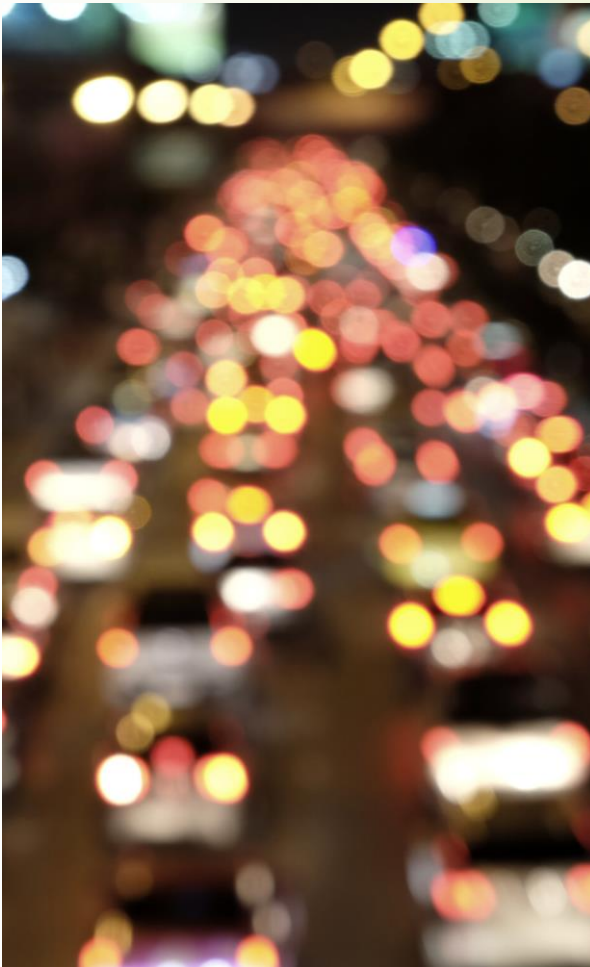


Czas decyzji w różnych grupach wiekowych



Analiza własna, dane B. Junak-Błądowska, WOMP Radom

Coxon, Van Impe, Wenderoth & Swinnen (2012) wskazują na pogarszającą się z wiekiem sprawność procesów hamowania i wiążące się z tym problemy z kontrolą działania. Wyjaśniają to utratą receptorów dopaminowych.

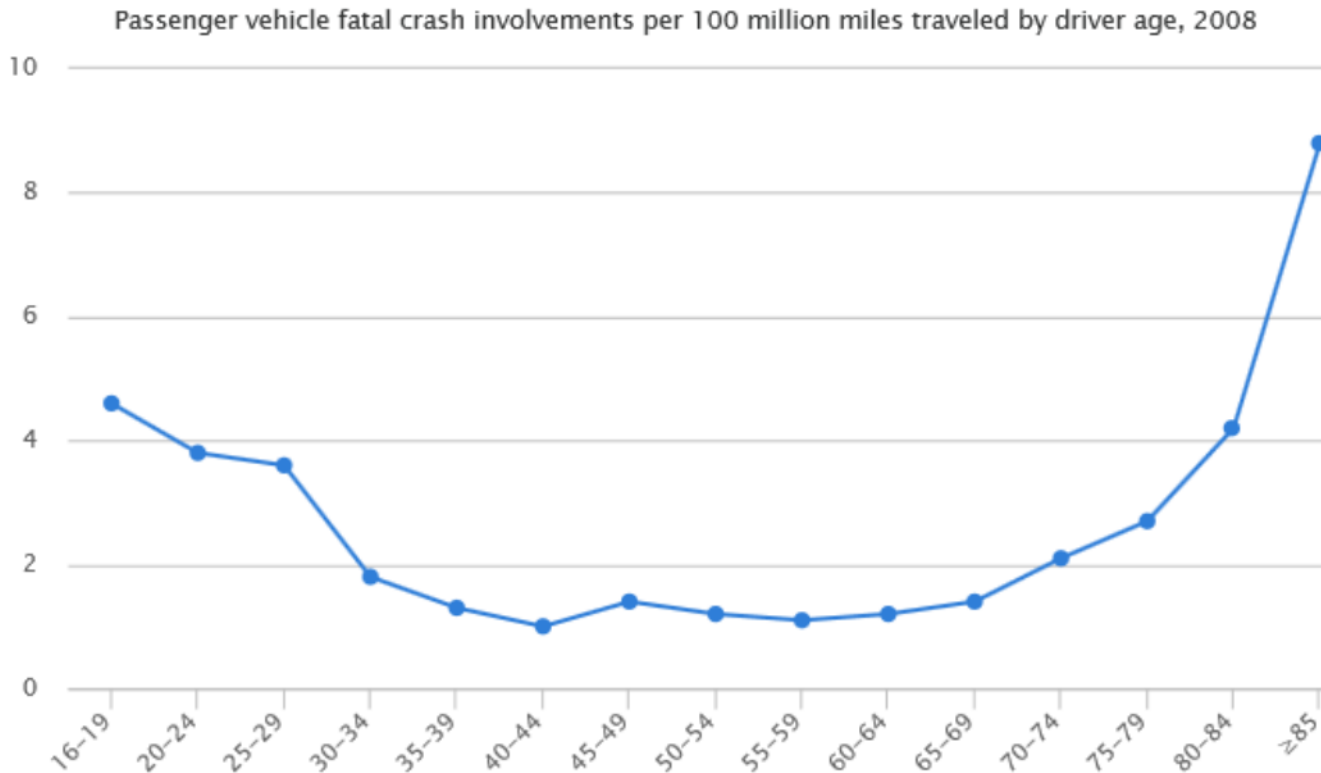


fiki

ZMIANY (istotne dla bezpieczeństwa na drodze)

- Zawężenie pola widzenia
- Osłabienie ostrości wzroku
- Osłabienie zdolności akomodacji
- Osłabienie adaptacji do ciemności
- Osłabienie percepcji głębi
- Osłabienie wrażliwości na kontrast (Kilian, 2012)

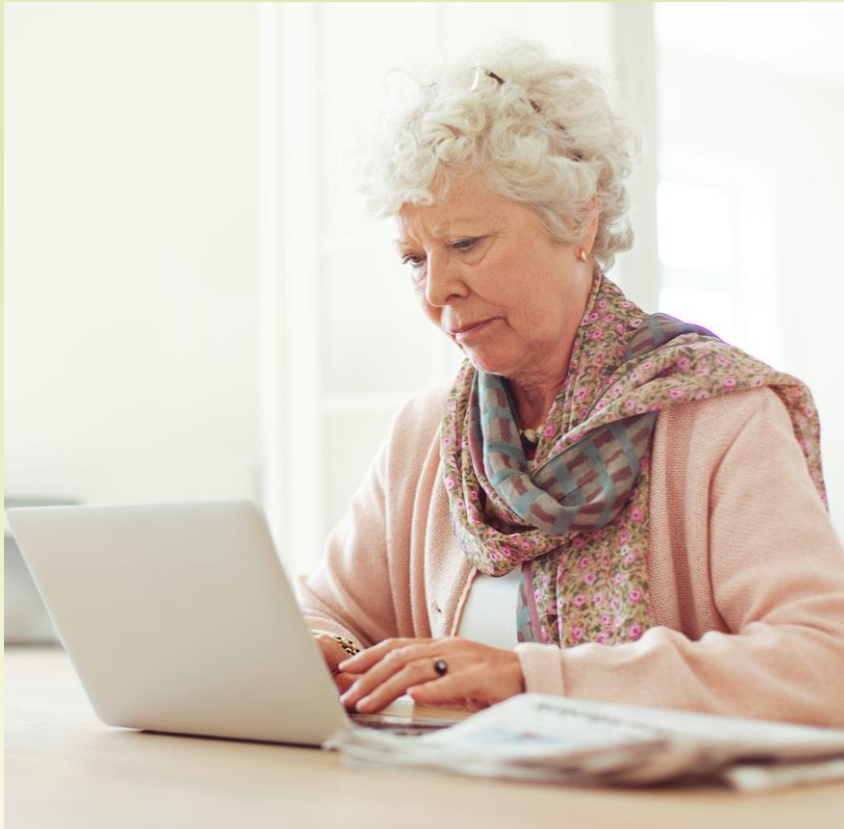




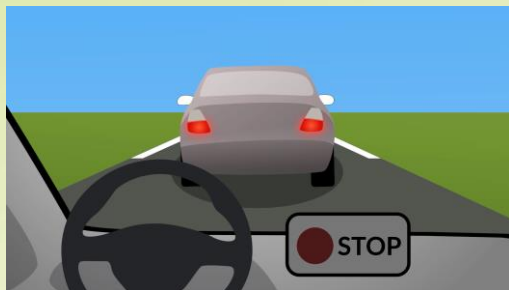
Liczba wypadków w przeliczeniu na 100 mln mil (IIHS 2015)

Wzrost wypadkowości osób starszych wiąże się z ograniczeniem prowadzenia pojazdów i utratą nawyków. W grupie osób jeżdżących ponad 3000 km rocznie zjawisko jest znacznie słabsze (Hakamies, Blomquist 2005).

Badania kierowców 50+ w EU



- Uważamy się za doskonałych kierowców
- Polegamy na wieloletnim doświadczeniu w prowadzeniu samochodu
- Nie zdajemy sobie sprawy, jak zmieniało się nasze zachowanie na przestrzeni lat
- Trudno nam zaakceptować ograniczenia związane z wiekiem
- Z wiekiem potrzebujemy mniejszej odległości do rozpoznania określonego symbolu na znaku => starsi kierowcy dysponują krótszym czasem na reakcje na informacje ze znaków drogowych
- W warunkach podwójnego zadania(+telefon) obserwowano wcześniejsze hamowanie oraz zwiększenie czasu potrzebnego do odzyskania straty prędkości wywołanej hamowaniem w porównaniu do warunków prostych



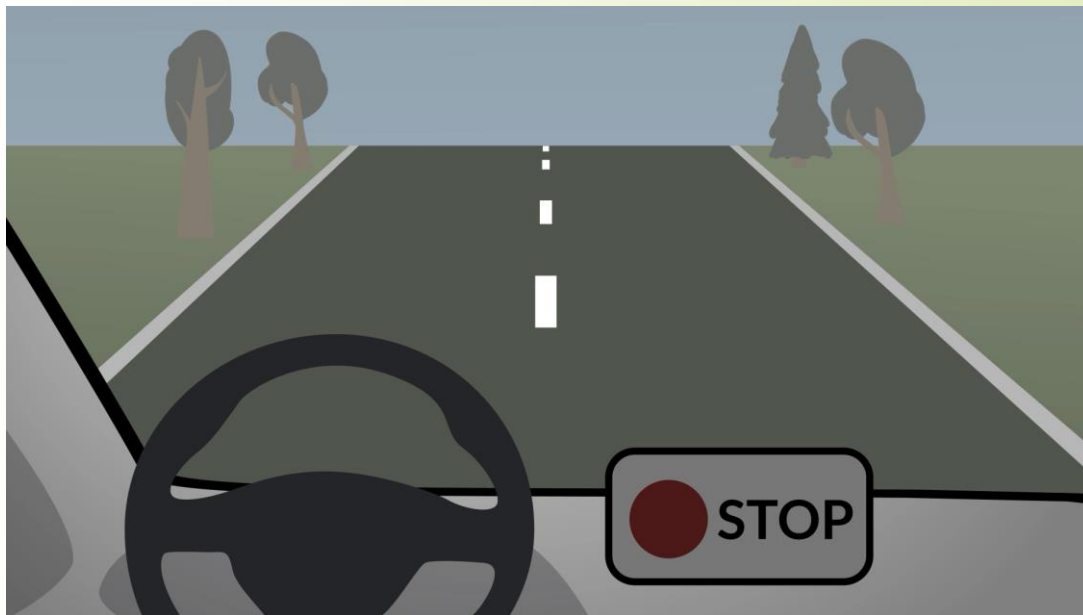
W obu testach czasu reakcji badany proszony jest o naciśnięcie spacji, gdy na samochodzie poprzedzającym pojawią się światła stopu.

W teście reakcji prostej bodźce są identyczne. Wyniki testu to średni czas reakcji (jako wskaźnik szybkości przetwarzania) i odchylenie standardowe – jako miara trwałej uwagi.

Alfa Cronbacha = 0,968

W teście reakcji z wyborem badany proszony jest o odróżnienie żółtego kierunkowskazu (należy zignorować) od czerwonego światła stop (należy nacisnąć spację). Wyniki testu to czas decyzji i liczba błędów (skuteczność hamowania).

Alfa Cronbacha = 0,942

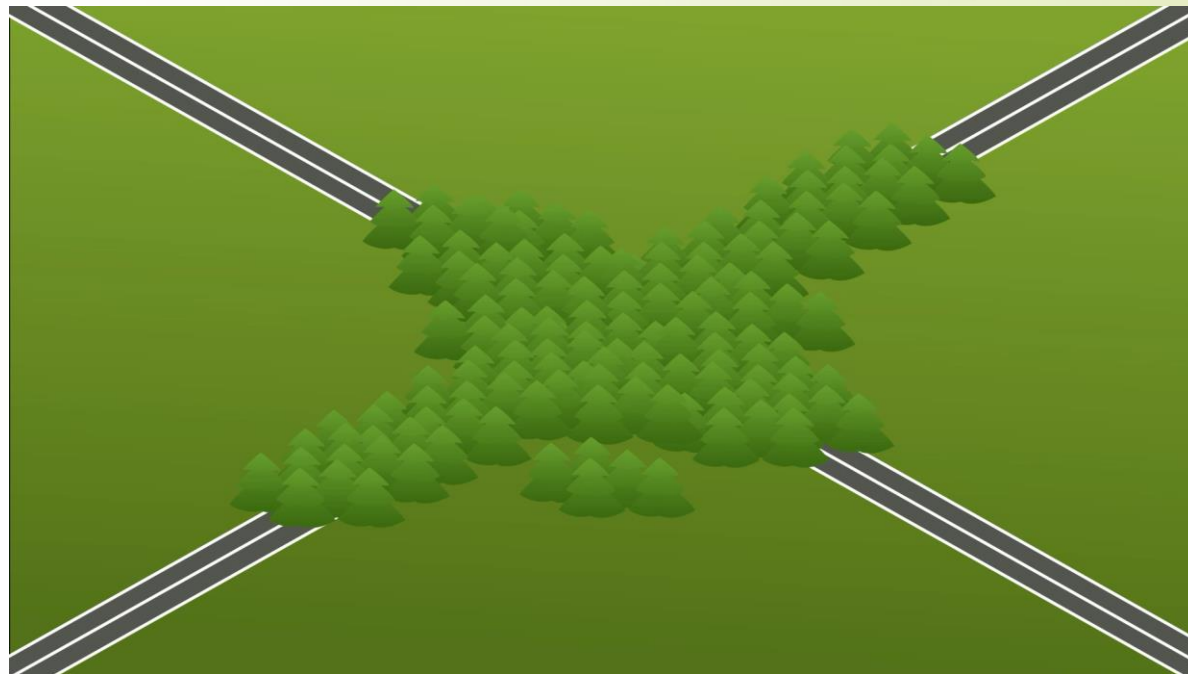


W teście na percepcję badany proszony jest o rozpoznanie ludzkich kształtów pomiędzy drzewami. Kontrast jest celowo niski, aby symulować słabe warunki wizualne.

Zmiennymi testowymi są czas reakcji i liczba prawidłowych reakcji.

Alfa Crobacha = 0,908





Odpowiednia świadomość sytuacyjna wymaga przewidywania. Kontrola przewidywania jest znacznie skuteczniejsza niż zachowanie reaktywne.

W teście antycypacji badany proszony jest o oszacowanie momentu przejazdu pojazdów za drzewami. Główną zmienną w tym teście jest precyzja estymacji.

Alfa Cronbacha = 0,804



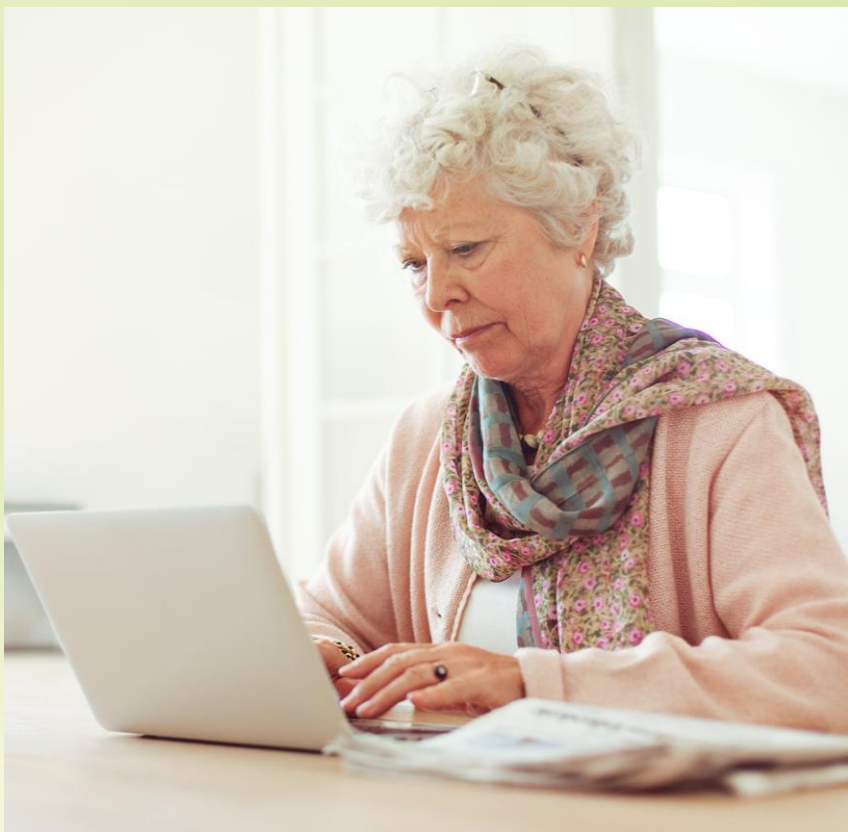


Do integracji informacji o środowisku i uczestnikach ruchu niezbędna jest pamięć krótkotrwała.

Test pamięci opiera się na procedurze n-back. Wymaga reakcji, gdy zaobserwowany znak ograniczenia prędkości jest identyczny z poprzednim (lub poprzedzającym). Wynik testu to liczba poprawnych reakcji.

Alfa Cronbacha = 0,761





Zalety:

- Anonimowość
- Dostępność w środowisku domowym
- Spersonalizowane podejście
- Samoocena funkcji kluczowych dla prowadzenia pojazdu
- Zwiększona świadomość
- Dostęp do niestandardowych rozwiązań



- Procesy poznawcze w sposób naturalny ulegają pogorszeniu wraz z wiekiem (można ten spadek/trend spowalniać ale nie można odwrócić)
- Warunki złożone, sytuacje nowe stanowią wyzwanie dla starszych kierowców
- Błędy u starszych kierowców nie wynikają ze świadomego ryzyka

- Planowanie pomaga w zachowaniu bezpieczeństwa na drodze
- Trening mentalny, fizyczny, osobowość (nastrój) mają istotne znaczenie
- Wiek sam w sobie nie może stanowić przeciwwskazań do bycia kierowcą jednak powinien stanowić przesłankę do wprowadzania działań „zaradczych”
- Kody ograniczonego użycia w prawie jazdy





- Ćwicz sprawność fizyczną (siłę mięśni, szybkość reakcji, elastyczność).
- Zwracaj uwagę na leki (czytaj ulotki, zmieniając lek pamiętaj o adaptacji)
- Ćwicz sprawność umysłu (duże znaczenie sieci społecznych, czytanie, rachunki, nauka nowych czynności)
- Kontroluj wzrok co najmniej raz w roku
- Wysypiaj się i wypoczywaj (unikaj jazdy kiedy jesteś w złej formie, dbaj o regularny tryb życia. Na dłuższych trasach rób przerwy)
- Zachowaj dużą ostrożność w nocy i w nieznanym miastach
- Używaj samochodu tak często, jak tylko możesz i znajdź w tym przyjemność.





Wojskowa
Akademia
Techniczna

SelfTest

Dziękuję za uwagę.

